



STORTINGET

Representantforslag 90 S

(2019–2020)

fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes

Dokument 8:90 S (2019–2020)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes om transporttiltak i krisetid

Til Stortinget

Bakgrunn

Stortinget har vedtatt omfattende krisepakker for norsk næringsliv etter at koronaviruset kom til Norge. De brede forlikene er imidlertid ikke finmasket og målrettet nok til å fange opp alle segmenter av norsk næringsliv på en tilfredsstillende måte.

Transportnæringen kan vise til flere behov som ikke er dekket opp gjennom de brede tiltakene. Omsetningen i alle segmenter av transportnæringen går ned, men siden transport er en samfunnskritisk funksjon, er det ønskelig å opprettholde betydelige deler av den. Fly, tog og fylkeskommunal kollektivtrafikk har så langt motatt krisestøtte, som avhjelper mye en tid framover.

Det er imidlertid nødvendig med ytterligere kompensasjon, særlig for drosje, ekspressbuss og godstransport, for å opprettholde viktige tilbud. Dette både for økonomisk sikring for bransjene nå, og for å sørge for at transporttilbudene er gode og miljøvennlige når smittevernstiltakene opphører.

Drosjenæringen

Drosjenæringen driver med samfunnskritisk persontransport. Næringen er organisert som enkeltpersonforetak og er derfor særlig utsatt i denne tiden. Kontantstøtten til faste kostnader hjelper ikke drosjeeiere i nevneverdig grad pga. blant annet egenandel og krav til

minstebeløp. Inntektssikringen for selvstendig næringsdrivende i Nav er per 23. april 2020 fremdeles ikke trådt i kraft. Med lave eller ingen inntekter er drosjeeierne ikke i stand til å betale egenandel. Forslagsstillerne vil i egen sak komme tilbake med konkrete forslag for å bøte på manglene i kontantstøtteordningen for blant annet enkeltpersonforetak.

Alle utgifter, små som store, har betydning for denne næringen i nåværende situasjon. Den årlige taksameteravgiften er en slik avgift, og bør fjernes. Midt oppe i denne situasjonen må næringen også forholde seg til en stor omveltning, nemlig endringene i yrkestransportloven, som etter planen skal tre i kraft fra 1. juli 2020. Disse endringene bør utsettes for ikke å legge stein til byrden for drosjenæringen i denne tiden.

Ekspressbuss og flybuss

NHO Transport har i brev til samferdselsministeren og Stortingets transport- og kommunikasjonskomité anbefalt en tilskuddsordning for å opprettholde et kritisk rutenett for ekspressbussene så lenge det foreligger restriksjoner av smittevernhensyn.

I store deler av landet er ekspressbussene det eneste fylkesgrensekryssende kollektivmiddelet og dekker ofte områder uten togforbindelse, som strekningen Stavan-ger–Bergen og videre opp langs Vestlandskysten. I tillegg dekkes strekningen fra Oslo gjennom Valdres og over til Sogn. Haukeliekspressen dekker også et område uten togtilbud. For å ha et reisetilbud for grupper som ikke har bil, og for å sørge for at det finnes et miljøvennlig alternativ, bør ekspressbussene støttes – særlig gitt den presedens som foreligger med støtte til fly og tog. Kontantstøtteordningen motiverer til inaktivitet, noe som er uheldig for å opprettholde rutetilbud på ekspressbussene.

Siden antall passasjerer har falt dramatisk også på fly, har flybussene også kommet i en økonomisk vanskelig situasjon.

Det bør derfor innføres en tilskuddsordning for å opprettholde et kritisk rutenett for ekspressbusser og flybusser så raskt som mulig.

Gods på sjø og bane

Godstrafikken går fortsatt tilnærmet som normalt til og fra norske havner, men med noe redusert omsetning. Utsiktene fremover er usikre på grunn av situasjonen i verdensøkonomien. Det er imidlertid små fortjenestemarginer for gods både på bane og sjø. Med redusert passasjertrafikk i havnene blir avgiftsbelastningen på gods høyere (blant annet til los), og da kan gods bli overført til vei i stedet – noe som er i strid med Stortingets mål. Derfor er det viktig å sørge for å opprettholde mest mulig godstrafikk på bane og sjø gjennom denne tiden. Havnene vil havne i en kritisk finansiell situasjon i løpet av de neste månedene. De første vil rammes innen to til tre måneder, de resterende vil få problemer innen tre til seks måneder, ifølge Norske Havner.

Havnene er selvfinansiert gjennom brukerinntekter (avgifter, vederlag, leieavtaler mv.). Når bruken av havnene går ned, går da også inntektene til havnene ned. Slik status er per i dag, er det havnene som har mye persontransport (ferge og cruise), som får de største tapene. Men der er det også noe tap pga. redusert godsomslag og reduserte leieinntekter.

Et spesielt problem for havnene er at det er færre avganger med Hurtigruten. Hurtigruten er viktig både for å frakte gods og for havnenes inntekter gjennom innbetaling av havneavgifter.

I den nåværende situasjonen bør det derfor opprettes en kompensasjonsordning for tappt brukerbetalning, direkte rettet mot havnene. I tillegg bør statlig avgift på lostjenester fjernes ut året, og sertifiserings- og inspeksjonsgebyrer til Sjøfartsdirektoratet bør fjernes for hele 2020, noe som vil avhjelpe godstransporten på sjø og også andre fartøy.

Forslagsstillerne vil også peke på at et viktig virkemiddel vil være å øke tilskuddet til miljøvennlige og effektive havner og øke investering i sjøinfrastruktur og tilskudd til overføring av gods til sjø, og vil komme tilbake til konkrete bevilgninger i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett.

Lønnsomhet for godsframføring på tog i Norge har vært under press i mange år. Godstog med lav fyllingsgrad medfører store økonomiske tap på grunn av de store faste kostnadene, på lik linje med blant annet flyselskaper, fergedrift m.m. For å nå Stortingets mål om mer gods på bane er det viktig at næringen holdes på skinner gjennom krisetiden.

Næringen selv har pekt på baneavgiften som en belastende avgift. I skyggen av koronasituasjonen er ikke

kompensasjonene som så langt er innført, tilstrekkelige. Avgiften bør fjernes for hele 2020.

Et viktig moment under koronapandemien er også at en får fraktet mange ganger så mye gods per sjåfør/lokfører med tog enn med lastebil. Av hensyn til sjåførmangel, smittespredning og grensekontroller er derfor en satsing på gods på bane inn mot Norge veldig viktig. En potensiell økning i persontransporten over grensen de neste månedene vil kunne gi ytterligere forsinkelser for gods på vei. Det har kommet signaler om økt etterspørsel og potensial for ekstra avganger med godstog gjennom Sverige til Norge sørfra, men aktørene er tilbakeholdne med å ta den økonomiske risikoen forbundet med utvidelsen av tilbudet alene, på grunn av usikkerheten i den økonomiske utviklingen fremover.

I tillegg bør staten kjøpe jernbanetjenester for å opprettholde forsyningslinjer mellom landsdelene, slik NHO Logistikk og Transport har foreslått.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen fjerne kravet om innbetaling av taksameteravgift for 2020. De som allerede har innbetalt avgift, må få denne refundert.
2. Stortinget ber regjeringen fremme et forslag om å utsette ikrafttreddelsen av lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) med ett år – inntil 1. juli 2021.
3. Stortinget ber regjeringen raskest mulig fremme forslag om en midlertidig støtteordning for å opprettholde et kritisk rutenett for ekspressbusser og flybusser.
4. Stortinget ber regjeringen utarbeide en kompensasjonsordning for havnene for tappt brukerbetalning (som kaivederlag) etter modell av kontantstøtteordningen for bedrifter.
5. Stortinget ber regjeringen fjerne krav om innbetaling av sertifiserings- og inspeksjonsgebyrer til Sjøfartsdirektoratet for hele 2020. Videre ber Stortinget regjeringen refundere gebyrer som allerede er betalt.
6. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne krav om statlig avgift på lostjenester fra og med 1. mai 2020 og ut året.
7. Stortinget ber regjeringen fjerne krav om baneavgift for godstog i perioden fra 1. januar 2020 og ut året, inkludert refusjon av baneavgift som allerede er betalt.
8. Stortinget ber regjeringen ikke å kreve leie av terminaler og lastekraner på terminalene til Bane NOR

fra 1. januar 2020 og ut året. Videre ber Stortinget regjeringen refundere leie som allerede er betalt.

9. Stortinget ber regjeringen gjennomføre økt statlig kjøp av jernbanetjenester for å opprettholde forsyningslinjer mellom landsdelene. Det legges til grunn at Samferdselsdepartementet er oppdragsgi-

ver og kontraktspart, og at det inngås en enkel kontrakt med de aktuelle jernbaneselskapene.

10. Stortinget ber regjeringen garantere for 25 mill. kroner til ekstra togavganger for godstransport til og fra Malmø, eller for andre strekninger der det vurderes at en garantiordning kan utløse ny godstransport på jernbane.

24. april 2020

Arne Nævra

Kari Elisabeth Kaski

Torgeir Knag Fylkesnes

